INTERNACIA FERVOJISTO



40a jaro n-ro 4 1988

Gvidanto de Terminara Komisiono de IFEF, Gernot Ritter-spach, montras la rezulton de multjara laborego: Fervojan Terminaron.

REDAKTORA BABILO

Jen la unua postkongresa numero de nia organo. Kun ioma malfruiĝo. Kompreneble la malfrua okazigo de nia 40a kongreso estas ĉefa kaŭzo, sed somera ferio de presejo kaj faldejo-vinktejo plusis ankoraŭ 2 semajnojn al la malfruo.

La ĉiama cerbumado pri la enhavo ankoraŭ malpliigis la suprekapajn harojn de la redaktoro, kaj la plej bedaŭrinda rezulto estas ke la **resumo pri jarraportoj de la landaj asocioj** ne trovis lokon en ĉitiu numero. Ĝi aperos do en n-ro 5 kune kun la protokolo.

Cetere ĝojo pri la gravaj atingaĵoj: terminaro kaj 2 novaj landaj asocioj, sukcesinta kongreso kaj honorigoj, fakprelego kaj aktualaĵoj.

Legu, ĝoju, agu!

Red



IFEF NUN HAVAS 21 LANDAJN ASOCIOJN

Laŭ la peto de la koncernaj fervojistaj Esperanto-organizaĵoj la komitato de IFEF dum sia kunsido la 7an de junio 1988 akceptis Cinion kiel la 20an kaj Germanan Demokratian Respublikon kiel la 21an landan asocion de IFEF.

La ekvaliddato estas por Cinio la 1an de januaro 1987 kaj por GDR la 1an de junio 1988.

Ni kore bonvenigas ilin al la IFEF-familio.

En la ĝojo pri tiu grava atingaĵo estas guto de tristo, ĉar kelkaj aliaj landaj asocioj vegetas.

Ciuj el ni devas memori kaj agi laŭ la senco de la slogano: **espero, obstino, pacienco,** kaj miksi ĝin kun peza, celkonscia laborego!

FERVOJISTA TAGO
EN UNIVERSALA KONGRESO

Kiam vi legas tion-ĉi, la 73a Universala Kongreso de Esperanto jam okazis.

En la venonta IF ni raportos pri tio, kio laŭ la planoj estu:

Ĵaŭde la 28an de julio en kongresejo "De Doelen" apud la Centra Stacidomo de Roterdamo (NL) sub prezido de vicprezidanto István Gulyás. Raporto pri la 40a, fakprelego pri novkonstruata fervoja tunelo tra la urbo Roterdamo, vizito en informstando pri tiu laboro. Posttagmeze ekskurso per speciala dizelelektra motortrajno al la moderna ranĝstacio "Kijfhoek" kaj tra la tuta havenareo.

INTERNACIA FERVOJISTO

Dumonata fervojfaka revuo en Esperanto kaj organo de Internacia Fervojista Esperanto-Federacio.

Redakcio: E Henning Olsen, Åderupvej 182, DK-4700 Næstved.

INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-FEDERACIO

Sekretario: Otto Rösemann, Ringstrasse 14 D, D-3067 Lindhorst.
Dana poŝtĉekkonto: 1 25 80 36, IFEF, Banegårdspladsen 14, DK-9700 Brønderslev.
Dana bankkonto: 7353-350550, Provinsbanken, DK-9800 Hjørring (pagante per bankkonto aldonu 25 DKK por bankelspezoj).
Svisa bankkonto: 471-02, Thurgauische Kantonalbank, CH 8590 Romanshorn.
Svisa poŝtĉekkonto: CH 85-4110-5 Frauenfeld, IFEF, Banegårdspladsen 14, DK-9700 Brønderslev.

ELSTARA EVENTO DUM NIA 40a

LA GRANDA FERVOJA TERMINARO PRETAS !

Post pli ol 30-jaraj klopodoj la Terminara Komisiono de IFEF atingis sian ĉefcelon! Pretas la esperantlingva traduko - kvazaŭ suplemento - de Lexique Général des termes ferroviaires. 4a eldono (aperonta post nelonge). Sed ĝi pretas nur en provizora, modesta formo; post lasta revizio sekvos baldaŭ broŝurita eldono aĉetebla.

La gvidanto de la Terminara Komisiono, Gernot Ritterspach, solene transdonis en Perpignan la unuajn ekzemplerojn de la kajero al la estraro, al la komitatanoj kaj - kun la peto pri lasta revizio - al la kunlaborantoj de la TK. Ankaŭ la staciestro de la nova varstacio Perpignan-Roussillon kaj la anstataŭanto de la urbestro (okaze de akcepto) ricevis ekzempleron de la terminaro.

La laboro tamen ne estas finita! Nur en unu lingvo, nome en Esperanto, pretas nun tiuj 10204 terminoj, laŭvice de la numeroj kongruaj kun la UIC-terminaro; kaj kiel dua parto de la kajero laŭvice de la E-alfabeto. Necesas nun krei dulingvajn eldonojn en kiel eble plej multaj lingvoj fare de la landaj asocioj de IFEF kun subteno de la TK. Laboro facila por la 6 lingvoj troveblaj en la libro de UIC, sed ankaŭ certe realigebla por aliaj lingvoj.

Gravas ankaŭ, ke ni ĉiuj kunhelpu, ke ek de nun oni nomu fervojajn objektojn kaj aferojn ekskluzive per tiuj terminoj, kiujn TK elektis kiel plej taŭgajn. Ni donu bonan ekzemplon pri lingva unueco inter fervojistoj kaj forviŝu la malbonegan impreson, kiun postlasis la aĉaj disputoj pri komputoro/komputilo/-komputero inter fakuloj pri tiu tekniko!

Ritt

40a IFEF-KONGRESO ESTAS HISTORIO

40 kongresoj en 40 sinsekvaj jaroj estas impona rezulto, kaj ke tiu jubileo estu kronita per pretigo de fervoja terminaro estas ekstra kaŭzo de jubilo.

La 553 aliĝintoj el 19 landoj travivis tre bonan kongreson en la sudfranca (rusiljona) PERPIGNAN, kiu regalis nin per ne tro da varmo, des pli da ĉarmo, tre taŭga kongresejo kun sufiĉe da loko por ĉiuj kunvenoj, abunda bankedo, bruega danc(?)-muziko ĉe la "balo" - cetere estus inde se kelkaj konsiderus siajn vestaĵojn ĉe tiaj okazaĵoj, ĉar certa digno levas la reputacion de la kongreso kaj de IFEF.

Ni ne donas plenan referaĵon de la kongreso, ĉar pli-malpli detale raportas la organoj de la landaj asocioj.

La inaŭguron ĉeestis malpli da oficaluloj ol kutime pro la samdate okazanta franca baloto. Ni spertis, ke el ekster nia rondo nur la ĝenerala prezidanto de FISAIC, s-ro Gilbert Schmit, honoris la ĉeestantaron per alparolo en Esperanto. Eĉ oficialulo-esperantisto nur resume utiligis la lingvon!

Faka ekskurso al la varstacio de Perpignan, belaj turismaj ekskursoj, akcepto de statutŝanĝo, estrarelekto, honorigoj, akcepto de du novaj landaj asocioj de IFEF, distro ktp ktp, ĉio kio nemalhaveblas en IFEF-kongreso.

Sur la sekvaj paĝoj ni raportas pri io el tio.

RADIOAMATOROJ

Radioamatora sendstacio funkciis en la kongresejo. Oni sukcesis starigi 167 kontaktojn kun 17 landoj (16 kontaktojn el 7 landoj kun esperantoparolantoj). Utila informo pri nia kongreso tiel grave disvastiĝis.

IFEF-prezidanto Joachim Giessner finis la inaŭguran ceremonion per parolado, el kiu ni ĉerpas la jenon:

Decas unue danki al tiuj amikoj, kolegoj, helpantoj, kiuj ebligis al ni kunveni tie ĉi en tiu mirinde bela angulo de Francio. Kaj en tiu komenca minuto de la kongreso ni ne forgesu unu amikon, kiu hodiaŭ volis gvidi nian feston kaj kiun la sorto forŝiris el lia tiel juna vivo. Ni konis lin kiel ĉiam kapablan, helpopretan ĝentilan kaj fidindan kamaradon, nian mortintan amikon Gérard Horn.

Post la granda jubileo de la pasinta jaro ni iom meditu pri nia hodiaŭa jubileo. Ankaŭ 40 jaroj estas "io". Antaŭ 40 jaroj agadoplenaj fervojistoj vivigis tiun infanon de la fervojista Esperanto-movado kaj sukcesis vivteni ĝin ĝis la hodiaŭa tago.

En iu internacia organizo mi aŭdis sloganon "Amikeco trans la limojn". Sed mankis al ili ĝuste tio, kiun **ni** havas: komuna lingvo, kiu ebligas al ni esprimi kaj praktiki komprenemon kaj sentojn, humanecon kaj fidon, En tiu senco ankaŭ nia kongreso funkciu kaj krome sekvu ĝin longa, longa vico da pluaj IFEF-kongresoj.

Por ni fervojistoj ekde la komenco stariĝis ne nur la problemo de simpla interkompreniĝo helpe de la IL kiel ĉe ĉiu alia esperantisto, sed aldoniĝis la problemo de la faklingvo. Ne jam estas komplete atingita la celo, ĉar ne nur dependas de ni, la esperantistoj, kiel kaj kiam la celo, nome terminaro de la fervojista lingvo, mi preferas diri "fervojistaj lingvoj", estos atingita.

Krome oni neniel subtaksu la utilon de kongresaj fakaj aranĝoj, de la longega vico da fakprelegoj kaj en la pasintaj jaroj la referaĵetojn pri "aktualaĵoj" de fervojoj en la tuta mondo. Kaj fine la nenombreblaj fakaj impresoj, kiujn renkontas fervojistoj vojaĝantaj per fremdaj fervojoj.

Tio signifas, ke ni ne kontentiĝu per nia konata slogano "Fervojoj ligas landojn, Esperanto la popolojn", sed ke ni elektu la tri gravajn nociojn el la poemo de d-ro Zamenhof speciale por nia vojo: Espero, Obstino, Pacienco. Jam en Katowice ni uzis tiujn vortojn en simila senco, sed ek de nun ili gvidu nin, nian fervojistan federacion IFEF. Ili helpu al ĉiu ajn membro, ĉerpi el ili forton por tiu momente plej grava, sed ankaŭ peza tasko, la alkonduko de junaj homoj al nia afero.

Ni aktive startu en la duan jarcenton de nia lingvo kun espero, obstino kaj pacienco. En tiu senco ni komprenu ankaŭ la 40an IFEF-kongreson, kiun mi jen deklaras malfermita.



IFEF en EL POPOLA ĈINIO

La monata, riĉe ilustrita kaj bele ekipita revuo El Popola Ĉinio, kiu jam multajn jarojn ravas la Esperantan publikon, en sia junia numero ĉijara enhavas artikolon pri IFEF. La prezidanto, Joachim Giessner, priskribas la historion, la atingaĵojn kaj la taskojn de IFEF. La artikolon akompanas foto de eldonaĵoj de diversaj fervojkompanioj (bedaŭrinde kun iom misgvida teksto, ke temas pri eldonaĵoj de diverslandaj fervojistaj Esperanto-organizoj!)

Cetere tre taŭga kaj inda prezento de nia Federacio kaj ties laboro.

o

HONORIGOJ EN PERPIGNAN

Honorigo Per Engen

(Transdonaj vortoj de la IFEF-prezidanto).

Ni ĵus travivis eventon, kia ĝi jam ofte okazis, nome ke estrarano post jaroj da oferema kunlaboro forlasas la estraron. Kiam oni rigardas tiun agadon, decas konstati, ke ĝi estis farata kaj farita por IFEF, por la federacio, por ni ĉiuj. Kunlaborado en la estraro signifas daŭran donadon de laborforto, de ideoj, signifas ankaŭ personajn oferojn je tempo kaj mono, eĉ rezignon je partopreno en multaj aranĝoj. Sed tia kunlaborado ankaŭ donas la certecon, ke oni ĉion tion faras por servi al tiu nobla afero, kiun ni heredis de d-ro Zamenhof, kaj mi opinias, ke tio estas valora rekompenco.

Nia ĝisnuna vicprezidanto Per Engen estraraniĝis en la IFEF-kongreso 1980 en America. Jam tiam li estis bone konata en la fervojista movado, kaj ni volonte memoras lian bonvenan kaj efikan kunhelpon en LKK de la 17a IFEF-kongreso en Hamar en 1965. En la sesdekaj jaroj li ankaŭ kunlaboris en fervoja terminareto norvega -Esperanta-norvega, kiu aperis en 1968. Li estis norvega IFEF-komitatano dum jaroj kaj estas fakdelegito de UEA por fervojaj aferoj.

Kiam post retiriĝo de Wim van Leeuwen en 1980 vakis la ofico de vicprezidanto, Per Engen tuj estis preta transpreni ĝin. Kaj spite al la grandaj ŝarĝoj en la deĵora kaj ankaŭ privata vivo, kiuj rezultiĝas el lia altranga posteno kiel prezidanto de fervoja direkcio, dum tiuj ok jaroj li modele plenumis la taskojn, kiuj postulis la agado en la estraro. Ni ne forgesu mencii en tiu konekso la bonege verkitajn ĉiujarajn resumojn pri la raportoj, kiujn la landaj asocioj liveris.

En tiu momento mi ne povas alie ol persone kaj en la nomo de la kunestraranoj kaj nome de la tuta



federacio danki al Per Engen pro ĉio, kion li faris por ni dum tiu longa tempo. Por esprimi tiun dankon tre klare, la estraro decidis interkonsente kun la norvega landa asocio, nomumi Per Engen **Honora Membro de IFEF.**

En siaj dankaj vortoj Per Engen esprimis la neatenditecon de la honormembreco, kaj tre engaĝiĝite pledis por renovigo en IFEF kaj por ekstrema atento al la faka flanko de nia agado.

Ora FISAIC-medalo por Heinz Dieter Hartig.

(Transdonaj vortoj de la ĝenerala prezidanto de FISAIC).

Esenca parto de la taskoj kaj agado de IFEF troviĝas en la faka sektoro. Laŭ miaj informoj IFEF estas la plej granda faka asocio inter la multnombraj asocioj de la Esperanto-movado. De multaj jaroj internacia IFEF-komisiono, nome la Terminara Komisiono sin okupas per kreado de fervoja terminaro surbaze de la seslingva terminaro de UIC. Tiu laboro estas farita honorofice kaj en propra libera tempo, kion oni devas taksi absolute valora agado. Tiu vere giganta tasko nun staras antaŭ bona fino.

Tia komisiono, en kiu dekduo aŭ pli da landoj estas reprezentataj, des pli bone funkcias, ju pli klare iu kunordigas. Kaj tio okazas en tiu komisiono jam de longa tempo.



En la jaro 1976 germana komisionano, nome s-ro Heinz Dieter Hartig el Bremen, kreis sub la nomo "Terminara Kuriero" novan kaj de li redaktitan ligilon por la komisionanoj. De tiu broŝuro, kiu laŭbezone kelkfoje en la jaro aperis, ekde tiam eliris ĉiuj esencaj impulsoj por la komisiona agado. Tiel la komisiono ĉiam povis labori laŭ klara linio, kaj ĉiuj duboj rapide povis esti forigitaj. En tiuj dekdu jaroj Heinz Dieter Hartig eldonis 65 numerojn de la "Terminara Kuriero". Sed ne nur tion li faris. Entute per sia bone pripensita, klare direktanta kaj konstrua labormaniero, per siaj trafaj argumentoj li plej esence kontribuis al la bona progreso en la okupado pri tiu komplika materialo.

Tiajn homojn ni bezonas, homojn, kiuj per sia tuta forto agas por granda, popolojn interliga celo. Kiel ĝenerala prezidanto de FISAIC mi konstatas, ke Heinz Dieter Hartig en ideala maniero agis kaj agas ankaŭ en la senco de FISAIC. Tial FISAIC decidis, honorigi lin hodiaŭ pro tiuj meritoj per ora medalo.

Bulgara medalo al J.Giessner.

Centra estraro de Bulgara Esperantista Asocio distingis per Jubilea Ora Medalo "Cent Jarojn Esperanto" s-ron Joachim Giessner, prezidanto de IFEF, pro kontribuo al la Esperanto-movado.

Transdonis la medalon la prezidanto de la bulgara IFEF-sekcio, G.Litov.

RAPORTO pri la kunsido de TERMINARA KOMISIONO

Por la kunsido de Terminara Komisiono (TK) kolektiĝis 18 interesuloj el 11 landoj la 7an de junio 1988 en la salono "Blondeaux". La kunsidon gvidis Gernot Ritterspach.

Oni konstatis, ke dum monato majo aperis la 65a numero de Terminara Kuriero (TeKu), en kiu aperis - inter aliaj - sciigo pri nia plej aĝa terminara kunlaboranto - D-ro István Bácskái el Hungario, kiu fariĝis 80 jaraĝa.

En la sama TeKu 65 aperis ankaŭ la agadraporto, laŭ kiu estas tradukitaj jam ĉiuj terminoj ankaŭ el la aperonta kvara eldono de fervoja leksikono fine de la jaro.

La redaktoro de TeKu, Dieter Hartig, prezentis la stokon de 8348 terminoj, kiuj aperos en la kvara eldono kun 1856 sinonimoj sur 140 A5 formataj multobligitaj folioj aranĝitaj per komputila presilo. La kunlaborantoj interkonsentis trarigardi la materialon kaj sendi siajn rimarkojn al li. Nur post tiuj korektoj oni komencos per indeksumado de terminoj laŭ E-aboco. Surbaze de ili komencos la terminaraj kunlaborantoj tradukadi al siaj naciaj lingvoj la terminarstokon kaj interkonsente ĉiuj tradukas la kompleton.

Paralele kun tiu traduko oni interkonsentis komenci kompiladi la DIFINVORTARON. Por tiuj terminoj, por kiuj ekzistas jam difino en PIV, oni simple indikas tion. Sed se iu difino ne tute taŭgas, respektive pri ĉiuj novaj terminoj la terminaraj kunlaborantoj verkas la difinotekston. La redaktoro de TeKu komunikos la novan liston de kunlaborantoj.

Temis ankoraŭ pri la kolektado kaj tradukado al Esperanto de novaj teknikaj esprimoj, kiujn oni de tempo al tempo liveru al la redaktoro de TeKu.

Fine, aperas nova laborkampo en kadro de TEC, kie oni grupigos la fervojfakajn terminojn en 30-40 grupoj.

Kompilis Inĝ L.Sekereŝ.

RAPORTO pri la kunsido de FAKPRELEGA KOMISIONO

La 7an de junio kolektiĝis en la salono "O.Walder" pluraj interesuloj el kelkaj landoj je la 13.30 por resumi la faritan laboron ekde la pasinta kongreso kaj por priparoli la estontan laboron. La kunsidon gvidis inĝ L.Sekereŝ.

Koncerne la **fakan prelegon**, la francaj kolegoj komisiis al s-ro George Mazaud kompili ĝin kun temo: PRI FERVOJA RETO DE GRANDRAPIDAJ TRAJNOJ AL OKCIDENTO KAJ SUD-OKCIDENTO (TGV-ATLANTIKO). Dum la preparado de la teksto du kolegoj el Terminara Komisiono, Gernot Ritterspach kaj inĝ Ludoviko Sekereŝ, helpis al li por atingi la lingvan kaj fakan korektecon de la prelego. La resuma teksto kun karto aperis en la kongreslibro sur paĝoj 36-37. La kompleta teksto ampleksis 9 paĝojn, kiu estis prezentita la 9an de junio posttagmeze, ilustrita per 50 diapozitivoj.

Koncerne la **fakajn aktualaĵojn** oni konstatis, ke malgraŭ la oferto por kontribui al 10 landoj reeĥo venis nur el 5 landoj (Norvegio, Danio, Aŭstrio, Jugoslavio kaj Pollando). Pro tio la Fakprelega Komisiono (FK) decidis:

1) peti la landajn asociojn nomumi respondeculon kaj komuniki lian/ŝian nomon kaj adreson al la gvidanto de FK ĝis la fino de la jaro 1988,
2) paralele kun sciigo pri elektita respondeculo por fakaj aktualaĵoj komuniki la titolon de prelego. La amplekso de prezentota aktualaĵo estas limigita al du tajpitaj paĝoj kaj 5 diapozitivoj. La teksto estu multobligata minimume en 5 ekzempleroj kaj transdonata al FK post ĝia prezento. La kolektitajn titolojn la gvidanto de FK sendos al LKK por esti publikigataj en la kongresa libro. Ciu posta anonco atingu la gvidanton de FK unu monaton antaŭ la kongreso,
3) en la "jarraporto" aperu nova punkto, sub kiu la landaj asocioj raportos pri la prezentita aktualaĵo dum la pasinta kongreso.

La kontakton kun la venontjara prilaboranto de faka aktualaĵo oni efektiviĝas dum la kuranta jaro.

Fine estu menciata la tria faka aktiveco dum ĉi tiu kongreso, nome la vizito al varstacio. Aparta aŭtobuso gvidis la interesulojn ĝis tiu nova instalaĵo.

Raportis Inĝ L.Sekereŝ.

RESUMO DE LA FAKPRELEGO DE 40A IFEF-KONGRESO

Pri fervoja reto de grandrapidaj trajnoj al okcidento kaj sud-okcidento de Francio (TGV-Atlantika)

Ekde la funkciado de unuaj fervojoj en Francio la popolaj kaj sociaj tavoloj, partoprenintaj en la evoluoj de la teknikaj rimedoj, postulis pli rapidan fervojtrafikon. Tiel, konstante progresis la potencoj kaj veturrapidoj de la trajnoj ĝis tiuj, kiuj veturis kaj veturas je 200 km/hore, nun konsiderataj kiel unuaj grandrapidaj trajnoj. Temas pri ETG (Eléments à Turbine à Gaz) kaj RTG (Rames à Turbine à Gaz), ĝenerale

konataj de Francoj kiel "turbo-trajnoj".

En septembro 1981 okazis la entrafikigo de la unua TGV (Train à Grande Vitesse) funkcianta per alterna elektra kurento sur la LGV (Ligne à Grande Vitesse) PARIS-LYON. Dudekjara studado preparis la sukceson de tiu TGV-Sudorienta, kiu prove veturis je 380 km/hore la 26an de februaro 1981.

Post plurjara sukcesa trafiko, la 15an de februaro 1985, la tiama Ministro de la Transportfakoj inaŭguris la konstrulaborojn de 2 novaj LGV celantaj de PARIS al okcidento kaj al sud-okcidento, sub la komuna nomo "TGV-Atlantika". Unu komuna linio-sekcio vojiras de PARIS-MONTPARNASSE ĝis COURTALAIN, kie disvojas LGV okcidenta al urbo LE MANS kaj sudokcidenta LGV al urbo TOURS. En unua konstrustadio estos trafataj tiuj urboj en 1989. Poste TGV-A etendiĝos al okcidento kaj Bretonio, kaj al sudokcidento por trafi BORDEAUX kaj la sudon.

La normala veturrapido de TGV-A estos 300 km/h, kio devigas konstrui fervojajn instalaĵojn, kiuj kapablos rezisti je veturfortoj neniam atingitaj. Necesas elimini la nocajn efikojn de tiaj veturoj al loĝantaroj, besto-gregoj kaj naturlokoj.

En komandejo-regejo instalita en PARIS-MONTPARNASSE (PAR) deĵoros reguligistoj de la trafiko kaj de la energio-distribuo fare de elektraj substacioj. Lokaj trak-regejoj muntitaj laŭlonge de LGV kaj teleregataj de la trafik-regejo sekurece preparos la veturitinerojn kaj retrosendos al reguligistoj la ĝustan pozicion de ĉiu trak-aparato pere de teleinformilaro.

TGV-A estas 238 metrojn longa kaj ĝi konsistas el 10 remorkoj por pasaĝeroj situantaj inter 2 trakciiloj. TGV-A kolore ne similos al TGV-S.O: ĝia livreo estos bluablankarĝenta. 3 remorkoj estas unuaklasaj kun 116 sidlokoj, 6 estas duaklasaj kun 369 sidlokoj. La trakciiloj funkcios sub nova katenario kun alterna kurento 25 kV - 50 Hz aŭ sub malnova katenario kun kontinua 1500 volta kurento. La remorkinternoj de TGV-A estos pli komfortaj ol tiuj de TGV-S.O. Krome, Unu remorko estos organizita kiel librovendejo kaj startrinkejo. Estos proponataj infanludejo kaj 3 telefonejoj. La trakciiloj estos ekipitaj de 8 elektraj motoroj sinkronaj memregataj. La plenpotenca trakciado estos 8800 Kw. Tiaj trajnoj estos kupleblaj dank'al aŭtomata kuplilo. Tiam ili proponos preskaŭ 1000 sidlokojn sed ili bezonos 18.000 Kw por plenpotence trakcii. La bremsado de TGV-A estos pli potenca kaj efika ol tiu de TGV-S.O pro munto de bremsodiskoj sur la radaksoj. Kontraŭ-glitiloj regataj de mikro-komputiloj konstante kontrolos la adheremon de ĉiuj radoj. Fine, la remorkoj kuŝos sur la boĝioj pere de nova suspensia sistemo nomita "SR 10" bazita sur la konstanta ekvilibrigo de la remorkokesto per pneŭmata kompensilo.

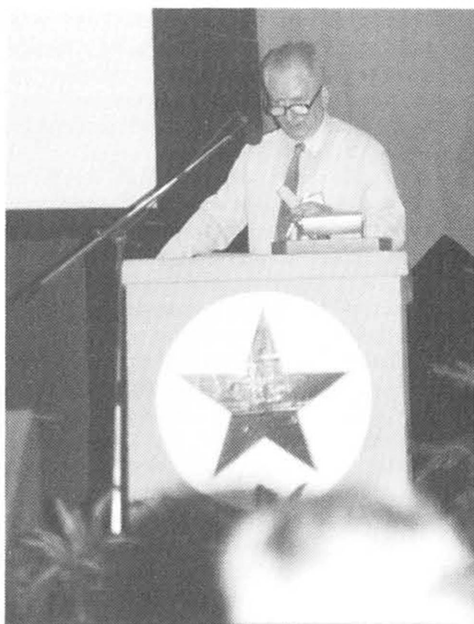
La nocaj malutiloj kaŭzotaj de TGV-A estis atente studitaj de fakuloj pri medio kaj de SNCF-fakuloj. Post komuna konsento estis konstruitaj tuneloj, tranĉeoj, sonekranoj, subtrakaj kaj supertrakaj pasejoj por ĉasbestoj aŭ etaj animaloj, vivejoj kaj frajejoj por amfibioj. La konstrulaboroj estas kaj estos gvidataj de entreprenistoj elektitaj far fakaj responsuloj SNCF. Ili interkonsentis pri striktaj aplikoj de drastaj reglamentoj por ŝirmi la arbarojn kaj kulturspacojn dum la konstruo de TGV kaj ties regejoj.

Post plurjara statistiko pri la trafiko de TGV-S.O aperis, ke la pasaĝertrafiko 1986a multobliĝis je 2,4 kompare al tiu de 1982. Estas tamen notinda, ke la trafiko de PARIS al provinco kaj reen plenefikas, dum la trafiko provinco al provinco stagnas pro trajnŝanĝoj kaj enstaciaj atendoj. Rimarkindas, ke multaj negocistoj veturas per TGV, sed ankaŭ veturas junuloj, triaĝuloj,

familioj, turismaj grupoj, kiuj ne celas al profesiaj devigoj. Evoluis la fervoja trafiko kaj regionaj koneksaj fakoj situantaj sur LGV-S.O.

TGV-A kapablos evoluigi la pasaĝertrafikon kaj ties koneksojn ĉe la okcidenta kaj sudokcidenta regionoj. Aktuale la postulo starigi kaj uzi francan TGV-reton pli-firmiĝas. Samtempe la fervojistoj reagas oportune al komenciĝinta konstruo de TGV-Norda, kaj al la decido fare de SNCF konstrui koneksan linion ĉirkaŭ PARIS por komunikigi TGV-S.O kun TGV-Atlantika kaj TGV-Norda. Sen forgesi la starigon de fervoja ligilo inter tiu linio kaj la flughaveno ROISSY.

(La kompleta teksto de la fakprelego, kiun verkis kaj prezentis Georges MAZAUD, franca membro de la Terminara Komisiono, estas havebla ĉe FFEA, 1bis, rue d'Athènes, F-75009 Paris).



Mazaud prelegas.

FERVOJAJ AKTUALAĴOJ EL DIVERSAJ LANDOJ

Norvegio: Novaj litvagonoj.

La kialo por akiri novajn litvagonojn estis la deziro kontentigi la vojaĝantaron, oferante al ili pli komfortan vojaĝon dumnokte en plej eble perfektaj litvagonoj.

Liverado

La Norvegaj Stataj Fervojoj mendis 20 novajn litvagonojn kiuj liveriĝis dum la tempointervalo junio 1986 - junio 1987.

La prezo po vagono estas ĉa 9 milionoj da norvegaj kronoj.

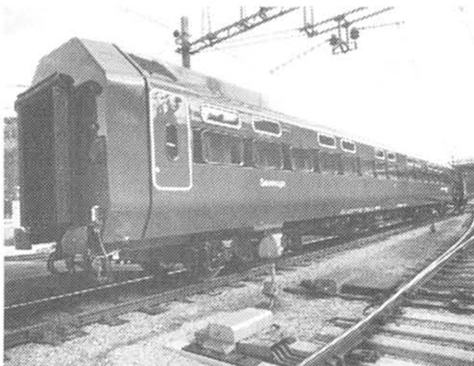
Vojaĝoferto

Tiuj vagonoj trafikas en ĉiuj enlandaj litvagonaj trajnoj, tiel la vojaĝantaro ricevis tute novan 1a-klasan oferton.

En la ĝisnunaj litvagonoj estis en ĉiu kupeo de 2a klaso 3 litoj dum en la novaj estas nur 2 litoj en ĉiu de la 15 kupeoj.

Novaĵoj

- Tiu vagontipo estas kun 27 m la ĝis nun plej longa pasaĝervagono de Norvegaj Stataj Fervojoj kaj kun 3,24 m la plej larĝa de la tuta okcidenta Eŭropo.



La nova NSB-litvagono

- Precipe la koridoro estas pli larĝa ol en la antaŭa litvagontipo por faciligi la en- kaj elvagoniĝon de la pasaĝeroj kaj ankaŭ por ke la bufedĉaretoj povu kiel eble plej facile trapasi.
  Pro la eksterordinara larĝeco fariĝis eble instali klapeblajn tablojn kaj sidbenkojn en la koridoro.

- La kupeoj estas bonege ŝirmitaj kontraŭ bruo de ekstere.
- Ĉiu kupeo povas esti aranĝita kiel unu- eventuale kiel dulita laŭbezone, kaj en speciala senpage uzebla kromlito super la pordo (paralele al la koridoro) infano povas dormi.
- Troviĝas speciala kupeo por invalidoj kaj ankaŭ propra necesejo por rulseĝuzantoj.
- La vetureblecoj de tiu litvagonaro estas perfektaj pro speciala aerrisorta sistemo kaj la boĝiaro estas ekipita per senbruaj diskobremsoj.

Por eviti radmalrondaĵon ĉiu radaro estas ekipita per speciala kusena radakslagro.

Kupeoj

La internaĵo de la kupeoj estas pentrita en helaj koloroj dum la planko estas kovrita per tapiŝo.

La malsupre situanta lito en ĉiu kupeo povas dumtage esti uzata kiel sidloko post kiam la supere situanta lito kiu estas klapebla, estas aranĝita paralele de la kupea muro.

Estas dors-apogilo kaj ankaŭ tablo enkonstruita.

La fenestro povas esti uzata kiel dumkatastrofa elirejo.

Ekzistas cetere eltirebla eta platformo sur kiu oni povas stari dum arangado de la supre situanta lito.

La kupeoj estas facile purigeblaj.

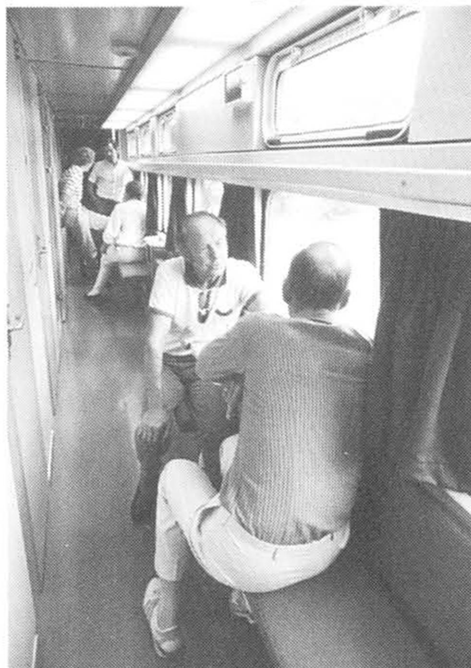
La enkupea funkciado

Apud la pordo en ĉiu kupeo estas la ŝaltiloj kaj por lumigado kaj por reguligado de la enkupea temperaturo, cetere ankaŭ ilo per kiu oni alvoku la konduktoron.

En la sama panelo ankaŭ troviĝas laŭtparolilo kaj ankaŭ korno per kiuoni povas averti pri fajro.

La koridoro

La koridoraj fenestroj estas kaj por la aerumado kaj por elrigardo



pli altaj ol ordinaraj fenestroj.

En la koridoro troviĝas apud ĉiu kupeo 3 avertilaj lampoj, respektive por alvoki la konduktoron kaj por doni signalon ke la urĝbremso estas uzita. La funkciiga panelo por la trajnistaro estas aranĝita apud la vagona enirejo, en la vestiblo, kaj inter alie ĝi havas ekipaĵon por la alarmsistemo pri fajro.

Kontraŭfajra ekipaĵo

Tia ekipaĵo en formo de fum-detektiloj troviĝas en ĉiu el la kupeoj, en la koridoro, kaj ankaŭ en la necesejoj.

Apud ĉiu enirejo kaj en ambaŭ vestibloj troviĝas fajroestingiloj.

Laŭtparoliloj

En ĉiu kupeo, en la koridoro, en la necesejoj kaj ankaŭ en la envagonaj vestibloj troviĝas laŭtparoliloj.

Transirebleco

La transiron de unu al alia vagono ebligas intervagona kaŭĉukokadro.

(Prezentis kun diabildoj: Per Johan Krogstie)

Aŭstrio: La 150-jara jubileo de fervoja ekzisto (1987) donis okazon por 197 diversaj aranĝoj kun 1,2 milionoj da spektantoj. Ci-loke eblas citi nur la plej gravajn:

- Rulanta ekspozicio "La trajno de la trajnoj" funkciis de januaro ĝis novembro en 47 diversaj lokoj, eĉ najbarlande en Budapeŝto, Munkeno, Zuriko kaj Bolzano. Gi konsistis el 9 pasaĝervagonoj instalitaj pri la jenaj temoj: fervoja historio, modernaj var- kaj pasaĝertrafiko, tarifpolitika estonteco de la fervojo, la fervojisto, kulturo kaj libertempa vivo en Aŭstrio. Ne mankis bufedvagono, infanvartejo, radiostudio. Staciaj festoj estis aranĝitaj en la koncernaj lokoj.
- Dekses diverscelaj "eksterordinaraj veturoj" en vagonoj trakciitaj de malnovaj vaporlokomotivoj aŭ elektrolokomotivoj.
- Surloka ekspozicio en Vieno (kun 80 mil vizitantoj) ebligis rigardon "malantaŭ la kulisojn", i.a. al simulatoro de kondukistejo. Aŭkcie oni vendis malnovajn fervojajn objektojn.
- Parado de trajnoj je la semajnfinoj dum aŭgusto kaj septembro okazis sur la tereno de la iama manovra stacio Strasshof (20 km norde de Vieno). Dum trihora programo defilis ĉ. 60 trajnoj aŭ veturiloj preter tribuno de la spektantoj.
- Surloka prezentado de historiaj kaj modernaj surrelaj veturiloj okazis dum oktobro kun 100 trakciiloj kaj 200 vagonoj; parto el ili alvenis tiucele el diversaj najbarlandoj. Ciu tago estis dediĉita prioritate al difinita lando.
- Jubilean Feston partoprenis eminentuloj, reprezentantoj el la publika vivo, de eksterlandaj fervojoj kaj gastoj invititaj, la 23an de novembro en la nova konferenccentro de Vieno.

Kune kun OBB festis sian 25jaran jubileon la Vienaj Urbfervojoj, kaj la Neĝmonto-dentradfervojo sian 90-jaran ekziston.

(Prezentis - bedaŭrinde sen bildoj - Ernst Quietensky)

Danio: ROSA (Rezervado Informado Vendo Administrado) estos la plej granda investo ĝis nun ĉe DSB rilate al datenprilaboro per komputoro kaj fariĝos, kiam oni ekfunkciigos ĝin, integrita laborkomplekso por rezervado, informado, vendo kaj administrado por la ĉirkaŭ 3.000 kunlaborantoj, kiuj okupas sin pri tio. Ce (entute) 450 terminaloj ili deĵoros per la sistemo. Tiuj 450 terminaloj anstataŭos la nunajn 150 lok-rezervado-maŝinojn, 66 biletvendo-terminalojn (por la nunaj komputorfaritaj biletoj), 96 kasregistrilojn kaj 453 "Almex"-biletvendmaŝinojn. La nombron de vendokunlaborantoj oni ne reduktos, ĉar tiuj, kiuj nun deĵoras. havos pli da tempo por servi la klientojn, sed en la centra administracio de DSB oni poste ne bezonas tiom de homoj, ĉar multajn "pezajn" taskojn solvos la nova ROSA-sistemo (ekzemple statistikon kaj budĝet-kalkuladon).

Eble aspektas iom tro ambicie, ke DSB volas lanĉi projekton, kiu kunigas la laborojn vendi biletojn, rezervi lokojn kaj informi pri la horaro, kaj certe ne okazos ĉio en la sama tempo. La unuan de junio

1988 oni komencis la enkondukan laboron - Roskilde estas provstacio, kaj ĉi tie oni provos ĉiujn erojn de la sistemo. Ne estas precizaj tempolimoj pri tiuj provoj, sed tiom longe, ke la Roskilde-deĵorantoj deziras kunlabori, oni daŭrigos per novaj elementoj de la ROSA-sistemo. Kiam Roskilde akceptas la unuopajn erojn, oni enkondukas ilin ankaŭ en la aliaj lokoj (oni komencas per du ekzistantaj eroj, nome la nuna DSB-horaro por enlandaj trajnoj kaj la nuna bilet-sistemo, kaj ek de la unua de aŭgusto oni daŭrigos per la nuna sistemo por lokrezervado en enlandaj trajnoj).

Krom la jam menciitan oni provos ankaŭ kelkajn teknikajn detalojn de la sistemo - inter alie: Ĉu la rapideco/respondtempo/sekureco estas sufiĉe bonaj? Kiujn ekranojn/ klavarojn oni elektu? Rilate al la elekto inter plurkoloraj kaj dukoloraj ekranoj oni deziras garantion kontraŭ danĝeraj radioj. Tute nova datentransmisia sistemo estos konstruita por certigi sufiĉe mallongajn respondtempojn, kiam oni serĉas informojn en la centra daten-banko.

La plenumo de la projekto estos dividita en tri etapoj: en etapo du ekfunkcios nova sistemo por rezervi lokojn (tiu estas la sola novaĵo de la projekto, por kiu oni jam rezervis monon). Dum etapo tri tio pluevoluiĝos al tuta sistemo por rezervado, informado, vendo kaj administrado. Tio estas ke ĉio rilate al iu vojaĝo, flanke de la publiko kaj flanke de DSB, okazos ĉe la ROSA-terminalo kaj pere de la sistemo.

Oni planas centprocentan funkcion en 1991, kaj tiam oni uzos 450 terminalojn, kaj - notu bone! - en **ĉiuj** stacioj, ne, kiel la nuna rezervad-sistemo, nur en la relative grandaj stacioj. Tio estos parto de la plibonigo, kiun oni enkondukos samtempe kun la ekfunkcio de la novaj IC/3-trajnoj.

Resume: La ROSA-sistemo evoluigos laborlokon, de kie oni povos:

1) doni informojn pri la horaro (ŝanĝoj, aŭtobusoj kaj simile);
2) rezervi lokojn (en en- kaj eksterlandaj trajnoj, en hoteloj kaj en aviadiloj);
3) eldoni biletojn; 4) fari centran administran laboron (inter alie statistikon pri vendo kaj budĝetkalkuladon).

Unu el la plej grandaj taskoj por DSB krom la tekniko estas, kompreneble, edukado de la kunlaborantoj. Enkonduko de tiu tute nova laborloko postulas, ke la unuopa laboranto estu preta pensi aliel. Dum la enkonduka periodo oni volas instigi al la kunlaborantoj fari proponojn, tiel ke la fina produkto, por la kunlaboranto kaj por la publiko, por kiu ROSA signifu pli bonajn servojn, estu kiel eble plej bona.

(Prezentis kun diabildoj Jan Niemann)

Jugoslavio: Enkonduko de informadsistemo ĉe JŽ - mikroprocesoraj kalkulmaŝinoj por biletoeldonado.

Kvankam la vendado de veturbiletoj per elektronikaj aparatoj estas konata kaj aplikata jam plurajn jarojn vaste en la mondo, ĝian eventon, produktadon kaj aplikon ankaŭ ĉe jugoslaviaj fervojoj indas komuniki kiel aktualaĵon.

Ci-foje ni traktas nur la giĉetojn ĉe fervojaj stacioj kaj fervojaj vojaĝagentejoj.

Mencion meritas precipe la fakto, ke troviĝis en la lando entrepreno, kiu ofertis sian pretecon kunlabori kun la jugoslaviaj fervojoj sur tiu plej nova teknika kampo. Tio estas la Elektronika industrio en Niŝ (Ei Niŝ), kiu kunlabore kun la firmao Honeywell produktas modernajn mikroprocesorajn kalkulmaŝinojn. La nun prezentata kalkulmaŝino estas nomumita ORIENT TS 40. Gia baza destino estas ebligi al ĉiuj giĉetoj por la pasaĝertrafiko ĉe fervojaj stacioj

bileteldonon al ĉiuj destinstacioj, por kiuj estas eldonataj la ordinaraj veturbiletoj, la revetur- kaj rebatitaj, respektive abonbiletoj, kompreneble por ambaŭ klasoj, la suplementoj por pli altrangaj aŭ komfortaj trajnoj, la sidlok-, kuŝ- kaj dormvagonbiletoj, por hundoj, pakaĵoj, ktp, ktp. Estas aldonita rezerva memorkapablo por eventualaj novaj rabatoj, suplementoj ktp, kaj ĉio tio por unutaga bileteldonado, registrado kaj enspezosumigado. Tio, kio estas pli ol la ĝisnunaj postuloj estis ĉe permana aŭ simpla biletoeldona maŝino estas:

- ebleco por aldoni novajn destinstaciojn,
- rapida ŝanĝo de parametroj ĉe prezoŝanĝoj,
- memorigo kaj storado de tagaj resumoj por pli alta prilaborŝtupo,
- konektoebleco kun aliaj informadunuoj aŭ sistemoj,
- rapida demuntado kaj muntado, se necese kaj
- praktika bontenado, respektive riparado.

Kaze ke la rapideco de presado estas 100 signoj en unu sekundo, la eldontempo de postulata bileto efektive dependas de pasaĝero mem, respektive de tio kiom lerte aŭ sperte la pasaĝero kapablas difini sian deziron.

La kontrolo de ĉiuj postuloj okazas sur verda ekrano antaŭ presado. Sed ekzistas ankaŭ t.n. memkontrolo, kiam la maŝino

- testas la giĉetiston kaj avertas lin pri farita eraro,
- avertas pri uzo de maŝino flanke de nerespondeca persono, kaj
- ĉiaspeca misuzo.

La aldono de novaj destinstacioj, respektive ŝanĝo de prezoj efektive la reprogramigon de du integritaj cirkvitoj, kies ŝanĝo daŭras maksimume 10 minutojn.

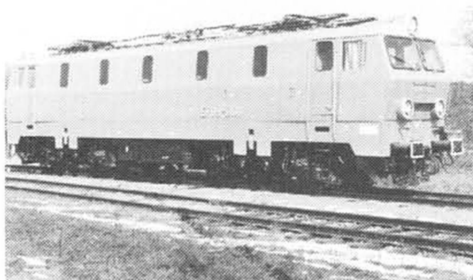
Post ĉio supra, la produktantoj en Ei Niŝ esperas, ke la instruado kaj kapabligo de operatoroj, respektive giĉetistoj, daŭros same tre mallongan tempon kaj ke la maŝinoj estas favore akceptataj kaj manipulataj.

(Sen bildoj prezentis Inĝ Ludoviko Sekereŝ)

Pollando: Elektra lokomotivo serio EP 09.

La ŝtata vagonfabriko "Pafawag" en Vroclavo konstruis la unuan elektrolokomotivon el nova serio EP 09 (industria signo 104E).

La lokomotivo estas destinata por trakcii pasaĝerajn trajnojn kun 160 kilometra, hora rapideco.



Konstrua karakterizo de lokomotivo.
Generalaj datumoj:

longeco inter bufrofacoj	16740 mm
larĝeco de lokomotivkesto	2974 mm
alteco de relkapo ĝis pantografo:	
- mallevita	4300 mm
- maksimume levita	6700 mm
alteco de kesto super relkapo	3890 mm
distanco inter boĝipivotoj	8000 mm
diametro de trakciaj radoj	1250 mm
minimuma ark-radiuso traveturebla	R= 120 m
deklivŝanĝa radiuso de manovra monteto	R= 300 m
tir- kaj bufra ekipaĵo	- ŝraŭbkuplilo kaj bufroj
eksteraj dimensioj konformaj al:	UIC -505-1
maksimuma rapideco	160 km/h
bremsado:	
- elektrodinamika	- apart-ekscita

-pneŭmatika - laŭ "Oerlikon" sistemo

Trakciaj datumoj:

tensio en trakcia konduktilaro	3000 V + 600 V - 1000 V
potenco de lokomotivo	2920 kW
tirpovo ĉe maksimuma ekscito (100%)	122 kN
tirpovo ĉe minimuma ekscito (37%)	74 kN
rapideco ĉe maks. ekscito	85.8 km/h
rapideco ĉe min. ekscito	144 km/h
maksimuma startmomanta povo	195 kN
maksimuma bremspovo ED	90 kN
allasebla startmomanta povo ĉe ŝraŭb-kuplilo	294.2 kN
laŭgradaj ebloj malintensigi ekscitatoron	5
laŭgradaj ebloj de reostata funkciigo:	
- ĉe seria konekto	19
- ĉe paralela konekto	12
tensio de regado	110 V ± 5%
sistemo de regado	- nerekta - ko-nektila

Masoj:

maso de lokomotivo	83.5 t
maso de sablo	500 kg
maso de sanitara akvo	37 l

La lokomotivo konsistas el kesto kaj du 2-aksaj boĝioj. La kesto estas memporta kaj kune kun la sekurejo ĝi povas transpreni ĉiujn kontraŭpuŝojn, konforme al la postuloj de UIC.

Interne de la kesto estas aranĝitaj:

- du kajutoj por lokomotivestro,
- du apartaj maŝinejoj,
- unu kajuto por alttensiaj instalaĵoj kaj startaj reostatoj.

Super ĉiu kajuto troviĝas moveblaj tegmentoj muntataj de ekstere.

La antaŭan parton de lokomotivestra kajuto ekipas regadpanelo en kiu estas lokitaj ĉiuj regadiloj. Tiu ĉi pupitro estas aranĝita laŭ ergologiaj postuloj, do ĉiuj ŝaltiloj troviĝas en man-atinga distanco.



La kajuto estas bone izolita kontraŭ termikaj kaj akustikaj ĝenaĵoj kaj ĝia planko kuŝas sur gumaj amortiziloj.

En pupitroj de ambaŭ kajutoj oni instalis elektrajn fornelojn po 1000 W, ebligantajn prepari varman nutraĵon dum labordeĵoro. Por prezervi la manĝproduktojn oni instalis sorbigan fridujeton kun temperatur-regulilo.

La lokomotivo estas ekipita per radiotelefono kaj per memrega punkta bremseilo (SHP).

La radkompletoj ĉe la lokomotivo estas aparte pelataj per elektraj trakcimotoroj, helpe de dentrada diferencialo, borita kardana ŝafto kaj kvar kupliloj. La trakcia motoro estas plene risortita.

En la lokomotivo EP09 oni aplikis Tuhex - tiristora ekipaĵo por elektrodinamika bremsado. Tion postulas la pli granda rapideco kiun disvolvos la lokomotivo dum ekspluatado.

En la sekvontaj lokomotivoj de tiu ĉi tipo estas antaŭviditaj sistemoj por kodigi rapidecon (UPZ) kio ebligos kaj permanan kaj aŭtomatan regadon de lokomotiva rapideco, helpe de aldonaj ŝaltiloj. Tiu ĉi sistemo observos la rapidecon koditan de lokomotivestro kaj depende de la indikoj, konsiderante la trakajn kondiĉojn, eluzos plene la tireblojn de lokomotivo konforme al trakciaj kondiĉoj, akcelado aŭ elektrodinamika bremsado.

Nuntempe oni ekzamenas kaj esploras du prototipojn de ĉi seriaj lokomotivoj.

(Prezentis kun diabildoj Mag.Inĝ. Janusz Fortuński)

Unika IFES en 1989

Pro diversaj malfacilaĵoj ne eblas organizi la IFEF-skisemajnon 1989 en Pollando, sed alia solvo montriĝis:

Unika, ĉar la danoj aranĝos ĝin! Restu trankvilaj - ĝi ne okazos en Danio - sed en ĉarma urbeto Mühlbach, Aŭstrio, 28a de januaro - 4a de februaro 1989. Mühlbach situas okcidente de Bischofshofenm apenaŭ unuhora aŭtobusveturo, ĉe montaro Alta Reĝo (Hochkönig).

Aliĝu tuj, ĉar la hotelo havas nur 48 litojn, ĉiuj en dupersonaj ĉambroj. Sendu aliĝon kaj antaŭpagon de 300.- danaj kronoj al Astrid Birkbak, Rugvenget 46, DK-2750 Ballerup, poŝta ĝirkonto 1 70 51 21, antaŭ la 25a de aŭgusto. Kosto por la tuta semajno (loĝado + maten- kaj vespermanĝo: 1650,- danaj kronoj.

En la nomo de la danoj: Jan Niemann kaj Astrid Birkbak.

TRILANDA MARKOLA FERVOJISTA ESPERANTO-ARANGO

okazos en la brita urbo ABERGAVENNY 8an-15an de aŭgusto 1988.

Komuna aranĝo de BEFA (B), FERN (NL) kaj BAEF (GB). Kunvenoj, diskutoj, distro, socia kunestado. Informoj ĉe L.de Sutter, Av.Kersbeek 90, B-1180 Bruxelles.

NORDIA KUNVENO

Por la 7a fojo la nordiaj IFEF-sekcioj (DEFA, ESFF, NEFA kaj SEFA) aranĝas komunan kulturan semajnfinon. Cifoje en la dana urbeto Ry dum la tagoj 16a-18a de septembro 1988.

Informoj kaj aliĝoj ĉe la DEFA-kasisto, Karen Olsen, Åderupvej 182, DK-4700 Næstved.

Pola jarkunveno en Swidnica 30.sep-2.okt 1988.
Germana (=GEFA) jarkunveno en Kaiserslautern 7.-9.okt 1988.

NEKROLOGO

La 1an de majo 1988 mortis elstara esperantisto s-ro Marin Marinov, eksprezidanto de la Bulgara fervojista sekcio ĉe BEA, en sia 77a jaro.

Dank' al lia kunlaboro kun la estraro de IFEF nia fervojista sekcio renovigis sian IFEF-membradon. Sed s-ro Marinov estis plej konata inter la bulgaraj kaj eksterlandaj geesperantistoj pere de la organizado de la 36a IFEF-kongreso, kiu okazis en 1984 en "Suna Bordo", Bulgario.

Li ripozu en paco.

Estraro de bulgara fervojista sekcio

IFEF-prezidantoj en franca FISAIC-festo

La 11an de junio la franca sekcio de FISAIC (Federacio internacia de kulturflegantaj fervojistoj) festis en Parizo sian 50jaran ekzistadon. Delegacio de 7 prezidantoj de landaj asocioj de IFEF sub gvidado de la IFEF-prezidanto veturis tuj post fermo de la IFEF-kongreso en Perpignan per nokta trajno al Parizo kaj tie partoprenis en la ĝenerala kunveno. Prezidanto Truel, kiu semajnon antaŭe parolis en la inaŭguro de la IFEF-kongreso, trovis varmajn salutvortojn, kiam la prezidantara delegacio prenis lokojn en la jam okazanta kunveno, kaj prezentis la prezidantojn unuope sub aplaŭdo de la ĉeestantaro. La vicprezidanto de la franca landa asocio de IFEF, Guy Delaquaize, parolis pri nia kongreso en Perpignan kaj pri nia agado.

Pli poste venis la ĝenerala prezidanto de la francaj fervojoj SNCF, al kiu s-ro Truel denove klarigis la ĉeeston de la esperantista delegacio. La tre agrabla evento finiĝis per solena tagmanĝo en la kongreseja restoracio. Kelkaj membroj de la delegacio poste ĉeestis belegajn folklorajn prezentaĵojn de fervojistaj ensembloj. Koran dankon ni diras al la francaj gastigantoj.

J.Giessner



La IFEF-estraro ekde la 7a de junio 1988. Prezidanto J.Giessner sidas meze kun vicprezidanto István Gulyás dekstre kaj sekretario O.Rösemann maldekstre. Kun manoj dece kunigitaj ili rigardas la futuron, dum malantaŭe staras servopretaj al la gravuloj kasisto Henning Hauge (maldekstre) kaj redaktoro E Henning Olsen.

ENHAVO

Redaktofino por la venonta IF, kiu aperos fine de aŭgusto, estas 10.8. 1988.

Presejo: Gefion Tryk, Tømrervænget 7, DK-4700 Næstved.